Die Kap Hoorn-Fahrten sind in die Geschichte der Seefahrt eingegangen als eine besonders schwere Prüfung für Mannschaft und Material. Viele Mythen ranken sich um dieses gottverlassene Seegebiet am Ende der Welt. 1960 untersuchte E. Römer die tatsächlichen Gegebenheiten und veröffentlichte seinen Text in der Fachzeitschrift "Der Seewart" Band 20, Heft 6 1959 und Band 21, Heft 1 1960.
Weil Der Seewart nur wenigen Menschen zugänglich sein wird, ist der Text von E. Römer mit einigen hinzugefügten Bildern hier wiedergegeben.

Kap Hoorn

Mitteilungen zu seiner Geschichte und Überlieferung von E. Römer veröffentlicht in Der Seewart, Band 21, Heft 1 1960

Der Name Kap Hoorn wird den Seeleuten, die dieses Kap umsegelt haben, zweierlei bedeuten: einmal die Umsegelung in westlicher Richtung als nautische Aufgabe; zum andern ein berufliches Erleben, das rückschauend zu einem gewissen Wertungsbegriff geworden ist. Dieser konventionellen Betrachtungsweise soll hier, soweit es angebracht erscheint, Rechnung getragen werden. Schließlich sind die Kap Hoorn Fahrten in die Geschichte der Seefahrt eingegangen. Das rechtfertigt den Versuch, den Gegenstand von jenen beiden Gesichtspunkten aus zu würdigen.

1. Geschichtliche Anmerkungen

Die Umsegelung Südamerikas ist für den Welthandel erst im 19. Jahrhundert von praktischer Bedeutung geworden. Nachdem der Portugiese Magalhäes 1520 die nach ihm benannte Straße entdeckt und durchfahren hatte, vergingen 58 Jahre, ehe sie von Francis Drake ein zweites Mal benutzt wurde. Und das 16. Jahrhundert ging zu Ende, ohne daß die

Kap Hoorn von Süden gesehen, Januar 2003 (Foto Johan Theghost unter Creative Commons)

Frage, wie es im Süden von Feuerland aussieht, beantwortet werden konnte. Freilich war es Drake wie so häufig in der Geschichte

der Entdeckungen durch einen Zufall gelungen, den Schleier des Geheimnisses ein wenig zu lüften. Als er 1578 die Magellan-Straße glücklich durchfahren und ihren Westausgang erreicht hatte, wurde er bei Kap Pillar durch widriges Wetter

bis 57° S-Breite hinuntergetrieben. Bei dieser Gelegenheit trat zutage, daß sich im Süden von Feuerland offenes Wasser befinden mußte. Drake hat damit als erster die Vereinigung von Atlantischem und Stillem Ozean festgestellt. Drake's Bericht griff der niederländische Kaufmann Isaak le Maire i.J. 1615 auf. Le Maire, ursprünglich mit beträchtlichem Kapital an der holländisch-ostindischen Kompanie beteiligt, hatte sich mit dieser Gesellschaft überworfen und besonders an ihren Monopolbestrebungen Anstoß genommen. Es durften nämlich nur Kompanie-Schiffe, deren Weg um das Kap der Guten Hoffnung oder durch die Magellan-Straße führte, an dem Handel mit Ostindien teilnehmen. Le Maire war durch Drake's Entdeckung davon überzeugt worden, daß Feuerland von Osten her südlich umsegelt werden konnte (wahrscheinlich bestanden aber schon vor Drake richtige Vorstellungen über die Möglichkeit einer südlichen Umsegelung). Le Maire ließ zwei gute Schiffe bauen und schickte sie unter dem Kommando von Willem Cornelisz Schouten auf die Reise. Jacob Le Maire, der Sohn von Isaak Le Maire, war als kaufmännischer Repräsentant an Bord. Eines der Schiffe brannte unterwegs auf.

Die Mannschaft wurde auf das zweite Schiff, die "Eendracht", übergenommen, und Schouten setzte die Reise fort. Man entdeckte zunächst zwischen dem östlichen Feuerland und der Staaten-Insel eine Meeresstraße, die den Namen Le Maire-Straße erhielt (und für die neuzeitlichen Kap Hoorn-Umsegelungen sehr wichtig wurde). Bei weiterem SW-lichen Vordringen sichteten die Seefahrer i.J. 1616 eine Insel, welche die am südlichsten gelegene auf ihrer bisherigen Forschungsfahrt war - und blieb. Die Expeditionsmänner gaben ihr nach Schoutens Vaterstadt den Namen Hoorn-Insel. Hoorn liegt in der niederländischen Provinz Nordholland, NO-lich von Amsterdam und war im 17. Jahrhundert eine blühende Seestadt.

Das südliche Vorgebirge der Hoorn-Insei, 417 m steil aus dem Meer aufragend, heißt seitdem Kap Hoorn. Es liegt unter 55°59' S und 67°11' W. Die Kap Hoorn-Insel gehört im Lichte der heutigen Geographie zu den Hermite-Inseln. Diese Inselgruppe besteht aus fünf größeren und einigen kleineren Inseln. Südlich der Insel Herschel liegt die Kap Hoorn-Insel. Sie ist in NW-licher Erstreckung etwa 4 sm lang, im Norden 260 m hoch und zum Teil mit mächtigen Eichen bewachsen.

War damit nun das Kap entdeckt und umrundet worden, so dürften doch weitere Umsegelungen für lange Zeit den Charakter von mehr oder weniger gewagten Einzelunternehmungen getragen haben. Die Kenntnis der Naturverhältnisse der Kap Hoorn-Gegend und der zweckmäßigsten Navigation bei der Umsegelung des Kaps blieb demnach beschränkt. Noch um 1740 - 227 Jahre nach der Entdeckung des Stillen Ozeans durch den Spanier Vasco Nunez de Balboa - setzten britische Seeleute ein gläubiges Vertrauen in die angeblich friedliche, "pazifische'" Natur jenes Ozeans. Das wird unter anderem durch die Schilderung einer Weltreise bezeugt, die in den Jahren 1740 bis 1744 ein britisches Geschwader im Kriege mit Spanien durchführte. Die fünf Schiffe des Verbandes hatten im Laufe des April 1740 das Kap umsegelt und waren einander aus Sicht gekommen. Als sich das Flaggschiff bereits wieder nach Norden hinaufgearbeitet hatte und nördlich der Magellan-Straße stand, glaubte man der Schlechtwetterzone entronnen zu sein. "Die Grenzen der Südsee" - heißt es in der Schilderung - "waren nun erreicht. Dieser Ozean wird wegen der Leichtigkeit und Sicherheit, mit der hier die Schiffahrt vor sich geht, der Stille genannt. Wir zweifelten nicht daran, daß wir in Kürze die mäßigen Winde, die ruhige See und die milde Luft, um deretwillen dieser Teil der Erdkugel so berühmt ist, würden

begrüßen können." Das Schiff hatte leider noch wochenlang mit schwerem Wetter zu kämpfen, wobei zahlreiche Schäden in der Takelage angerichtet wurden. Es kam hinzu, daß an Bord der Skorbut furchtbar wütete, so daß innerhalb von drei Monaten über 200 Mann starben.

Das Einsetzen einer regelmäßigen Kap Hoorn-Fahrt soll in einem späteren Abschnitt behandelt werden.

2. Geographische Anmerkungen

Beginn und Ende einer Kap Hoorn-Umsegelung wurden bekanntlich von 50° S im Atlantischen Ozean bis 50° S im Stillen Ozean gerechnet. Werfen wir deshalb einen Blick auf die natürliche Beschaffenheit des Raumes, den es zu bewältigen galt. Als Grenze zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean wird in der Hydrographie die Verbindungslinie zwischen Kap Hoorn und der King George-Insel der Süd-Shetland Gruppe angesehen. Diese Grenzziehung entspricht auch, jedenfalls im nördlichen Teil der Grenzlinie, dem seemännischen Empfinden; denn jenseits von 67° W wußte man den Atlantik hinter sich. Die Drake-Straße zwischen Feuerland und der Westantarktis war, zumindest bis 60° S, der eigentliche Tummelplatz der Kap Hoorn-Segler.

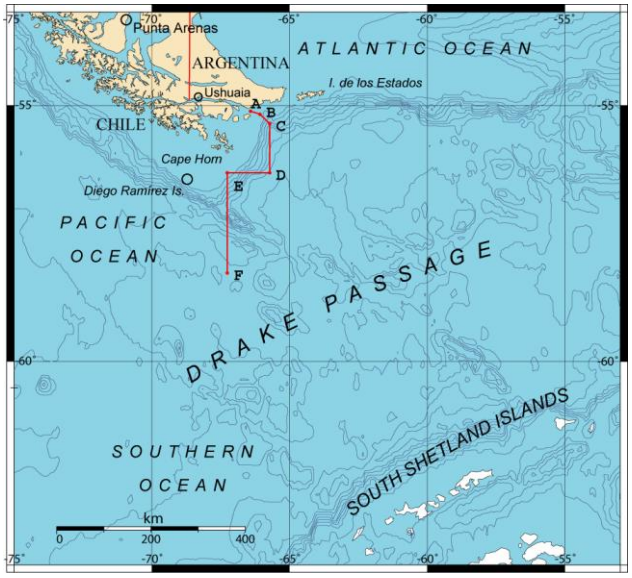
Das Klima ist rauher als im Nordatlantik. Dort unten fehlt der Golfstrom. Die Luft ist im südlichen Winter (August) um rund 5 Grad kälter als etwa in der Mitte des Nordatlantik im Februar auf dem 55. Breitenparallel. Mit den Unterschieden der Wassertemperatur verhält es sich ganz ähnlich (das ist körperlich durchaus wahrnehmbar, wenn man an den Brassen pullt oder Segel aufgegeit werden müssen, und das Deck voll Wasser steht). Auch die Bewölkung ist stärker. Sie ist im Jahresmittel südlich von Kap Hoorn 8-9, im nördlichen Nordatlantik 6-7. Dagegen halten sich die Niederschläge die Waage. Der Luftdruck ist stets niedriger als im Nordatlantik, besonders groß ist der Unterschied im Sommer; er beträgt dann rund 15 mm. Die Winde wehen vorherrschend das ganze Jahr hindurch aus Westen. Die Sturmhäufigkeit der Kap Hoorn-Zone ist größer als in den nordatlantischen Sturmgebieten. Der Unterschied äußert sich vor allem im Sommer.

Geht dann die Sturmhäufigkeit südlich von Kap Hoorn höchstens auf 15 v.H. zurück, sinkt sie im nordatlantischen Sommer auf 5 v.H. Die Stürme gehören den von West nach Ost wandernden Zyklonen an, und diese sind denn auch das Hauptmerkmal des Kap Hoorn-Gebiets, zumindest in subjektiver Hinsicht. Die große Sturmhäufigkeit erklärt sich nach Prof. Dr. H. Seilkopf mit der "Düsenwirkung" in der Drake-Straße (sowohl das südliche Feuerland als auch das Graham-Land der Westantarktis sind gebirgig).

Hier sei gleich der Seegang erwähnt, der die Oberflächengestalt eines Meeresgebiets prägt. Liegt vom Nordatlantik ein stattliches Material von Seegangsmessungen bzw. -beobachtungen vor, so fehlen sie in vergleichbarem Maße von der Kap Hoorn-Gegend. Es scheint jedoch sicher, daß Windsee und Dünung größere Dimensionen aufweisen. Das dürfte allein schon von der gewaltigen Laufstrecke im Südpazifik herrühren. Der Seegang gehörte jedenfalls zu den gröbsten Gegenwirkungen, mit denen ein Kap Hoorn-Segler zu kämpfen hatte.

Es liegt übrigens in der Natur der Dinge, daß das in der Gegend um Kap Hoorn ausnahmslos auf Seglern gewonnene Beobachtungs-

material nicht den gleichen Wert hat wie etwa im Passatgebiet. Bei schwerem Wetter und Segelmanövern geriet die Führung des Meteorologischen Tagebuchs ein wenig ins Hintertreffen. Das Messen der Luft- und Wassertemperatur blieb sehr häufig den Junggraden



überlassen. Die Thermometer wurden beim dürftigen Schein der Kompaßlampe am Ende der Wache abgelesen und der Befund dem wachhabenden Offizier mündlich mitgeteilt. Die Eintragungen wurden häufig mit klammen und nassen Fingern gemacht, während sich vom Südwester ein Sturzbach auf die Schreibfläche ergoß. Schließlich wollte man auch mal zur Koje gehen; dreieinhalb Stunden Schlafes waren kein übermäßiger Luxus. Es ging also nicht ganz so stilvoll zu wie auf einer Wetterstation an Land. Immerhin ist im allgemeinen wohl mit ausreichender Gewissenhaftigkeit verfahren worden, und die Quantität der Beobachtungen dürfte genügt haben, um Beobachtungsmängel zu eliminieren.

Die Oberflächenströmungen können sich in der Kap Hoorn-Strömung bei der Umseglung des Kaps in westlicher Richtung als eine sehr unerwünschte Nebenwirkung äußern, wenngleich sie auch gelegentlich überschätzt zu werden pflegte. Erstere ist das ganze Jahr hindurch ziemlich beständig, die Versetzungen betragen südlich des Kaps 15-19 sm im Etmal und sind im Februar östlich, im August NO-lich gerichtet.

Eisberge schließlich kommen in dem bisher betrachteten Raum weit seltener vor als weiter Östlich und nördlich. Westlich des Meridians von Kap Hoorn wurden sie nur ausnahmsweise angetroffen. Die Ursachen für das massenhafte Auftreten von Eisbergen in dem einen Jahr, ihr Ausbleiben in anderen Jahren - mit bemerkenswert großen Zwischenräumen - sind bislang unbekannt geblieben. In den Jahren 1926 bis 1928 wurden von Handelsschiffen, vornehmlich von Seglern, in dem Meeresgebiet östlich von 60° W einerseits, zwischen 57° S und 32° S anderseits, ungeheure Mengen von Eisbergen und Treibeis gesichtet. So hat im November 1927 die Bark "Winterhude" während ihrer Heimreise auf einer durchsegelten Strecke von etwa 850 sm nicht weniger als 117 Eisberge gezählt, und zwar im Raume von 47°S bis 37°S und 52° W bis 41° W. Mit derselben Eistrift hatte etwas später die Viermastbark "Padua", Kapt. Schuberg, zu tun.

3. Die Umsegelung von Kap Hoorn als nautische Aufgabe

Werfen wir zuvor einen flüchtigen Blick auf die Entfaltung des um Kap Hoorn führenden Handelsverkehrs. Wie eingangs angedeutet, kam erst im 19. Jahrhundert, genauer um seine Mitte, die regelmäßige Kap Hoorn-Fahrt auf. Sie lieferte die Grundlage der seemännischen Erfahrungen, die bis in die jüngste Zeit hinein genützt und gemehrt wurden. Und diese Grundlage ist in erster Linie den Nordamerikanern zu verdanken. Die Betrachtung bleibe deshalb auf die nordamerikanische Schiffahrt beschränkt; sie war in dem maßgeblichen Zeitraum quantitativ und qualitativ am bedeutendsten.

Der um Kap Hoorn führende Chinahandel kam in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts in Gang. Ein wichtiger Handelsartikel waren Seeotterfelle, in China sehr begehrt. Später folgten Seehundsfelle, die man bei den Falklandinseln, dann beim Feuerland und westlich davon erbeutete. Auch in der Nähe von Juan Fernandez wurde diese ebenso

grausame wie einträgliche Tätigkeit betrieben. Im fünften Jahrzehnt gingen auch zahlreiche Schiffe nach der Westküste Südamerikas, z.B. nach Valparaiso oder Callao und von dort aus nach China.

„Star of Alaska“, im Jahre 1904 (Foto gemeinfrei)

Weiterhin führte der Walfang der Nordamerikaner und Engländer um Kap Hoorn; denn das Jagdgebiet war nicht nur die Antarktis, sondern der ganze Pazifik. Der Kap Hoorn-Weg der amerikanischen Walfänger verlor an Gewicht mit der 1869 fertig gewordenen transkontinentalen Eisenbahn der Vereinigten Staaten. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts blühte außerdem der Handel mit kalifornischen Rinderhäuten und Talg; auch England war daran beteiligt.

Mit der Entdeckung des kalifornischen Goldes i.J. 1847 brach jenes "Goldene Zeitalter des Segels" an, jene Clipper-Ära, die in der Überlieferung der seemännischen Nachfahren auch diesseits des Atlantik lange Zeit lebendig blieb. Sie soll uns hier nur insoweit beschäftigen, als sie die Navigation der Kap Hoorn-Fahrt, die Reisen nach pazifischen Häfen wesentlich gefördert hat.

Der Goldrausch zeitigte eine Invasion von Menschen nach Kalifornien. Sie nahmen lieber die Reise um Kap Hoorn in Kauf als die mühselige und gefahrvolle Durchquerung des nordamerikanischen Festlandes von Osten nach Westen. Von nun an wurden hauptsächlich goldsuchende Auswanderer und deren Bedarfsartikel befördert. 1849 bereits gingen mehr amerikanische Schiffe um Kap Hoorn als je zuvor. Auch England war an dem Auswanderergeschäft beteiligt; es hatte 1849 eine Million Pfund in Auswandererschiffe gesteckt. Ferner wurden um jene Zeit von Hamburg und Bremerhaven Auswandererschiffe expediert.

Kaufmännisch am erfolgreichsten waren die Clipperreisen der Jahre 1850 bis 1853 (60 Dollar Fracht per Tonne!). 1853 segelten 145 Clipper von Häfen der US-Ostküste nach Häfen der nordamerikanischen Westküste.

Doch schon Ende des genannten Jahres zeichnete sich ein Nachlassen der Hochkonjunktur ab. 1855 war die Eisenbahn nach Panama fertig geworden und beraubte die Clipper ihrer hohen Frachtraten. Schon wurden einzelne der herrlichen Schnellsegler in der Guanofahrt beschäftigt; oder sie beförderten chinesische Kulis und Negersklaven. Im Herbst 1857 war die Begeisterung zu Ende. Es liefen zwar noch immer neue Schiffe vom Helgen, aber das beste Geschäft war vorbei. Der Verschleiß an Schiffen (und an edlen Bauhölzern!) muß maßlos gewesen sein. Der Rest ging im nordamerikanischen Bürgerkrieg drauf.

Im achten Jahrzehnt hatte die Gütererzeugung im pazifischen Raum derart schnell zugenommen, daß sich der Handelsverkehr in zunehmendem Maße auf die Märkte in Westeuropa und die östlichen Vereinigten Staaten richtete. Es waren vor allem die Massengüter, die mit Seglern billiger zu transportieren waren als mit der transkontinentalen Eisenbahn bzw. mit Dampfern: Getreide, Holz (letzteres vom Puget-Sound), Zucker von den Hawaii-Inseln, Guano von Mittelamerika und von Peru, Kupfererz und Salpeter von Chile. Die meisten dieser Güter bildeten noch bis zum Ausbruch des Ersten \Weltkrieges die wichtigsten Ladungen der europäischen Segelschiffe; in erster Linie bekanntlich der Chilesalpeter. Von Europa ausgehend fuhren sie hauptsächlich Kohle, Koks, Zement und Stückgut (dieses nach Chile). Die Salpeterfahrt mit deutschen Seglern hielt sich bis etwa Anfang der dreißiger Jahre.

Abschließend sei noch auf die Tätigkeit der US Navy hingewiesen, die um 1812 im Stillen Ozean zu operieren begann. Soweit die Unternehmungen mit Segelkriegsschiffen um Kap Hoorn führten, haben sie wertvolle Beiträge zur Navigation um das Kap geliefert.

Wir wenden uns jetzt unserm eigentlichen Anliegen, den Kap Hoorn Umsegelungen nach modernen Gesichtspunkten zu. Lagen schon vor dem 19. Jahrhundert eine Anzahl nautischer Urkunden in Form von Reisebeschreibungen, Schiffstagebüchern und dergleichen vor, aus denen die zeitgenössischen und nachfolgenden Seefahrer Nutzen zogen, so navigierte doch jeder Kapitän bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nach eigenem Gutdünken und nach seiner persönlichen Erfahrung. Dabei wurde nicht selten teures Lehrgeld gezahlt. Wenn zum Beispiel eine Reise von New York oder Boston nach San Francisco bei 180 Tagen lag, war man schon zufrieden.

Mittlere Dauer von Reisen nordamerikanischer Segelschiffe von New York nach San Francisco in den Jahren 1849 bis 1860 :

Jahr	ø Reisedauer in Tagen	Anzahl Reisen	Schnellste Reise in Tagen	Längste Reise in Tagen
1849	185	17	136	233
1850	125	17	97	157
1851	123	25	89	156
1852	125	66	92	160
1853	127	82	98	180
1854	127	59	89	190
1855	128	58	97	165
1856	120	62	92	168
1857	130	40	102	173
1858	134	67	102	185
1859	133	58	89	217
1860	128	47	103	166

Das änderte sich, als Maury mit seinen bahnbrechenden Untersuchungen hervorzutreten begann. Dieser amerikanische Seeoffizier, der in jungen Jahren zweimal um Kap Hoorn gesegelt war, bereitete der Unsicherheit im Aufsuchen des besten Reisewegs, dem oft planlosen Umhersuchen nach der günstigsten Windgelegenheit mit seinen epochalen Segelanweisungen allmählich ein Ende. Diese Segelanweisungen gründeten sich wie bekannt auf die Sammlung und Auswertung vieler Reisen und einer gewaltigen Anzahl von einzelnen Seebeobachtungen der Kapitäne, die dafür ein besonders eingerichtetes Tagebuch führten (Abstract Log). Im Ganzen gesehen haben Maury's System, seine Untersuchungen und Veröffentlichungen die Segelanweisungen aller seefahrttreibenden Länder maßgebend beeinflußt.

In der obenstehenden Tabelle spiegelt sich Aufstieg und Niedergang der amerikanischen Clipper-Periode wider, die Maury viel beschäftigt hat. (Die Mittelwerte sind abgeleitet aus einer umfangreichen Liste des Werkes von Carl C. Cutler, Greyhounds of the Sea. The Story of the American Clipper Ship. - New York and London 1930).

Das Gesamtmittel der Reisedauer (Spalte 2) in dem zwölfjährigen Zeitraum ergibt 152 Tage. Legt man 15 100 sm als gesegelte Distanz zugrunde, so entspricht das ungefähr einem Seglerweg, wie er seit Maury's Zeiten empfohlen und eingehalten worden ist. Aus dieser Gesamtdistanz und dem Gesamtmittel der Reisedauer läßt sich ein Durchschnittsetmal von 115 sm errechnen. Das sind 4.8 Knoten Durchschnittsfahrt. Die mittlere Reisedauer deutscher Segelschiffe von Lizard nach San Francisco in dem Zeitraum von 1893-1904 war 135 Tage. Die Segeldistanz auf dieser Strecke beträgt rd. 14 500 sm. Das ergibt bei einer 135-tägigen mittleren Reisedauer ein Durchschnittsetmal von 107 sm, eine Durchschnittsfahrt von 4.4 Knoten. Bedenkt man, daß es sich bei jenen Clippern um Schiffe handelte, die auf geringen Völligkeitsgrad gebaut waren, eine äußerst scharfe und schlanke Form des Unterwasserschiffs besaßen, eine ungeheure Segelfläche hatten und eine sehr starke Besatzung fuhren, während den Segelschiffen um die Jahrhundertwende all diese Eigenschaften mangelten, so dürfte der Unterschied von 0.4 Knoten nicht ins Gewicht fallen.

Unsere kleine Rechnung erhärtet zwei Tatsachen: einmal die ständig wachsende Kenntnis der Segelschiffsführer von den Naturverhältnissen auf ihrem Reiseweg, zum andern die Überschätzung der Durchschnittsleistungen der Kalifornienclipper. Die seemännische Tradition hat nur die Rekordreisen bewahrt, dagegen nicht die gewöhnlichen Reisen.

Bei der folgenden allgemeinen Beschreibung der Kap Hoorn-Umsegelungen sind deutsche Segelschiffsreisen ins Auge gefaßt, die etwa von 1870 ab ausgeführt wurden. Das Schiff wird 50° S in ungefähr 65° W geschnitten haben und danach trachten, sich gut westlich zu halten. Es geht nun um die Entscheidung, ob man die Straße von Le Maire - zwischen Feuerland und Staaten-Island - durchsegeln oder Staaten-Island im Westen lassen soll. Der Vorteil liegt nicht allein im Zeitgewinn, sondern auch in der besseren Abgangsposition bei der nun eigentlich erst beginnenden Umsegelung des Kaps. Die Distanz für die Durchsegelung der Le Maire-Straße beträgt etwa 18 sm, kann also unter Umständen in wenigen Stunden bewältigt werden. Günstige Umstände sind natürlich rauher Wind, den man hier häufig antrifft, und klare Sicht.

Es haben Schiffe jedoch auch bei westlichem und sogar WSW-lichem Wind, also mit angebraßten Rahen, die Durchfahrt gewagt. Die in der Straße herrschenden Gezeitenströme sind zwar unangenehm, wurden aber von erfahrenen Schiffsführern nicht gefürchtet, obwohl der nach Norden setzende Flutstrom zuweilen eine Geschwindigkeit von 4 sm/h und mehr erreichen kann. In der Mitte der Straße treten oft heftige Stromraselungen (?) auf, besonders wenn der Wind gegen den Strom weht. Mit zunehmender Erfahrung bei der Kap Hoorn-Fahrt wurde auch die Le Maire-Straße in zunehmendem Maße benutzt. Sie dürfte dann bei jeder fünften Umsegelung des Kaps durchsegelt worden sein.

HMS ENDYMION rounding the Horn, Gemälde von Herbert Roxby

Wenn je von "Wetternavigation" gesprochen werden kann, dann galt sie, wenn der 55. Breitengrad überschritten war. Man wollte und mußte West machen, nichts als West, und mußte deshalb eine Vorstellung von der Lage des Tiefdruckwirbels zu gewinnen suchen. Machen wir uns die Situation an jenem Idealfall, jenem Wunschbild klar, das zwar meistens ein solches blieb, aber immerhin möglich war: an dem Fall nämlich, daß die Depression hoch nördlich und nur langsam nach Osten zog. Dann konnte man mit den nördlichen Winden im Vorderteil des Wirbels nach SW segeln, bis das Schiff am Südrande des Tiefs östliche Winde erhielt. Behielt man mit diesem achterlichen Wind lange genug einen westlichen Kurs bei und bog nicht zu früh nach NW auf, so war auf der Rückseite der Depression mit südlichen und SW-lichen Winden zu rechnen, die das Schiff flott nach Norden brachten. Bei einer derart günstigen Witterungslage kann also die Depression an ihrer polaren Seite umsegelt werden, und es ist dann vorgekommen, daß die Strecke "50 bis 50" in einer märchenhaft kurzen Zeit zurückgelegt wurde. Von deutschen Seglern sind mir sechs Kap Hoorn-Umrundungen mit einer Dauer unter 8 Tagen bekannt geworden:

1) Apr. 1884, Bark "Parnaß" Kapt. J. Früdden: 6 Tage 20 Std.

2) Apr. 1884, Bark "Parsifal" Kapt. R. Hilgendorf: 7 Tage 00 Std.

3) Aug. 1895, Vollschiff "Peru" Kapt.
U. Ohling: 7 Tage 12 Std.

4) 1898, Vollschiff "Adolf", Kapt.
A. Scheepsma: 7 Tage 8 Std.

5) Aug. 1929, Bark "Bremen" Kapt.
W. v. Zatorski: 7 Tage 22 Std.

6) Nov. 1938, Viermastbark "Priwall"
Kapt. A. Hauth: 5 Tage 14 Std.

Es ist seltsam, daß die schnellste aller bisher bekannt gewordenen Umrundungen, die der "Priwall", zugleich auf einer der letzten Reisen gelang, die ein deutsches Segelschiff nach Chile gemacht hat. "Priwall" war damals nach Valparaiso bestimmt und erreichte diesen Hafen in 65 Tagen ab Lizard; eine ausgezeichnete Reise. Mit solchen Erfolgen ist die deutsche Segelschiffahrt von der Bühne abgetreten. Auch unter diesem Gesichtswinkel gesehen, ist das Ende des Kap Hoorn-Seglers von Tragik umwittert.

Leider wird einem Kapitän eine derart günstige Witterungslage, die solche schnellen Umrundungen des Kaps ermöglicht, nur selten beschert.

Viel häufiger ist es, daß das Tief weiter südlich nach Osten zieht, so daß das Schiff in seinen äquatorialen Teil und damit in das Feld der westlichen Winde gerät; darin kann es nun wochenlang festgehalten werden (das ist recht eigentlich "Kap Hoorn"). Es kommt hinzu, daß sich der Sturmwirbel durchaus nicht immer nach Osten fortbewegt, sondern eben nur in einer des östlichen Halbkreises liegenden Richtung. Ja, wenn man dort unten mehrmals täglich seine \Wettermeldungen hätte erhalten können! So aber blieb nur die aufmerksame, durch Erfahrung geschärfte Beobachtung des Barometers und der Dinge rundherum, um daraus einen Schluß über den Standort zum und die Entfernung vom Minimum zu ziehen. Praktisch gesprochen ging es darum, jeder Änderung von Wind und Wetter auf der Spur zu bleiben und für die Änderung gerüstet zu sein. Blieb der Wind hartnäckig westlich, so entschloß man sich wohl, auf einem langen Schlag nach Süden zu stehen und dabei hart zu segeln. Was das wintertags bedeutet, bei stürmischer Witterung, wildem Seegang, einem von Brechern überfluteten Deck und langer Dunkelheit, bleibe hier unerörtert.

Unter solchen Umständen etwa ein zerrissenes Segel abzuschlagen und ein neues unterzuschlagen, war kein Vergnügen, und doch konnte man froh sein, wenn es dabei blieb.

In diesem Zusammenhang sei an den klassischen Fall der Viermastbark "Pisagua" unter der Führung von Kapt. J. Frömke erinnert, der im September 1908 von der Le Maire-Straße ab vier Tage lang ununterbrochen bei NW-Sturm von Stärke 8 bis 10 auf Steuerbord-Halsen segelte, bis er schließlich auf 64° S in 81° W stand!

Die Sturmwirbel folgten einander so rasch, daß der Wind von NW nie weiter als bis W holte, dann sehr bald nach NW zurückdrehte und von neuem stürmisch zu wehen anfing. Die kurzen Pausen, in denen es beim Zurückdrehen des Windes nach NW flauer war, wurden durch Segelsetzen aufs äußerste ausgenutzt. Auf diese Weise gelang die Umrundung des Kaps trotz der Ungunst der Witterung in 12 1/2 Tagen.

Dieses Beispiel - wenn auch nicht derart drastisch - mag für viele andere stehen. Es wird einleuchten, daß eine solch energische Führung vornehmlich nur großen, starken Schiffen zugemutet werden konnte. Kleinere und etwa mit Kohle tief weggeladene Schiffe sind in derartigen Fällen den größeren und leicht beladenen Schiffen naturgemäß im Nachteil; schon deshalb, weil jene bei ständig überkommenden Seen nicht so viel Segel fahren können, um das "Streben nach Süd" ausreichend lange durchzuhalten.

Zuweilen ist es trotz aller Anstrengungen nicht möglich, an die polare Seite des Sturmtiefs zu gelangen. Wir wollen uns auch diesmal auf einen extremen Vorgang beschränken, an dem sich eine Reihe ähnlich

gelagerter Fälle exemplifizieren lassen. In dem Zeitraum von Juni bis Oktober 1905 wurden etwa dreißig Segelschiffe gezwungen, die Kap Hoorn-Umrundung aufzugeben und wegen schwerer Schäden am Schiffskörper und den Riggen, teils auch wegen der völlig erschöpften und dienstuntauglich gewordenen Mannschaft einen Nothafen aufzusuchen. Andere Schiffe, meist nach der Westküste Nordamerikas bestimmt, machten kehrt und segelten ostwärts um den Globus zu ihrem Bestimmungsort. Ein besonders harter Monat war der September 1905.

An den weitaus meisten Tagen lag damals ein Gebiet hohen Drucks über Nordpatagonien, während sich eine Furche tiefen Drucks weit im Süden, meist südlich von 60° S gebildet hatte. In dieser Furche zogen die Sturmwirbel in dichter Folge und mit hoher Geschwindigkeit nach Osten; im Durchschnitt mit 28 sm/std, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 sm/std.

In jenem September verlor das Schulschiff des Norddeutschen Lloyd "Herzogin Sophie Charlotte" (Kapt. E. Zander) ihre Vorbram- und Kreuzbramstenge, brach ihr der Großmast oberhalb der Saling ab und kam die Großuntermarsrah von oben. Die schwer havarierte Viermastbark mußte Montevideo als Nothafen anlaufen, wo sie von der Besatzung wieder aufgetakelt wurde. Nicht viel besser erging es im gleichen Monat der Viermastbark "Pitlochry", die bei Kap Hoorn zwei Stell Sturmsegel verloren hatte und ebenfalls Montevideo binnenlaufen mußte. Auf der Reise dorthin ging ihr in einem vollen Orkan der Vortopp mit dem Klüverbaum und der Großtopp über Bord.

Der Längengrad von Kap Hoorn (67° 11' W) wurde durchschnittlich in 57° S erreicht. Man trachtete nun danach, allmählich nach WNW und NW aufzusteuern - sofern das die gerade hier häufig wehenden NW-lichen Winde gestatteten. Im Allgemeinen schnitten die Segler den 75. Längengrad in ungefähr 56° S, den 80. Längengrad in 54° S. Damit war genügend Westlänge geholt, um nötigenfalls auf Backbord-Halsen einen Schlag nach NO, das heißt auf Land zu, liegen zu können. War der Wind raum, so wurde unaufhaltsam Breite gutgemacht und 50° S im Stillen Ozean eben westlich von 80° W geschnitten. Damit war die "Rundfahrt" beendet. Diese Schnittpunkte galten jedenfalls für die nach einem chilenischen Hafen bestimmten Schiffe, während es den nach der Westküste Nordamerikas segelnden nichts ausmachte, wenn sie den 50. Breitenparallel noch weiter westlich kreuzten.

Dieses Ehrenmal erinnert am Kap an die Seeleute, die dort im Kampf mit den Elementen ihr Leben verloren.

Wie lange gebrauchten nun deutsche Segelschiffe im allgemeinen zur Umrundung des Kaps? Im Jahresmittel zwischen 18 und 20 Tagen (Maury hat für "seine" Schiffe ein Mittel von 17 Tagen vorgerechnet). Die besten Umrundungen ließen sich dank der langen Tageshelle in den Monaten Dezember und Januar und weiterhin im Juni machen, weil dann die häufigsten Ostwinde wehten. Die schnellsten einzelnen Reisen wurden schon angegeben. Sie blieben Ausnahmen. Unter 1030 Reisen deutscher Schiffe, die im

Zeitraum von 1895 bis 1908 um Kap Hoorn gingen, waren nur 90, auf denen die Umrundung in 10 oder weniger Tagen gelang, also knapp 9 Prozent. Schließlich mögen noch Daten gemittelter schneller Kap Hoorn-Rundfahrten des letzten Jahrzehnts vor dem Ersten Weltkrieg folgen. Es handelt sich um 21 Laeisz-Segler, welche in den Jahren von 1904 bis 1914 für ihre Reisen von Lizard nach Valparaiso weniger als 80 Tage brauchten. Das Mittel ist: 12.8 Tage. Die Flotte der 21 Segelschiffe setzte sich aus 12 Viermastbarken (einschließlich einer Fünfmastbark) sowie 9 Vollschiffen und Barken zusammen. Sieht man sich diese beiden Gruppen getrennt an, so ergibt sich, daß das Mittel der Umrundungsdauer bei den

Viermastern 12.8 Tage, bei den
Dreimastern 12.7 Tage

beträgt. Der weiter oben mitgeteilte Wert von 12.8 Tagen stellt wiederum das Mittel aus den eben genannten beiden dar, also 25.5 / 2 = 12.75 (die erste Dezimalstelle wurde erhöht). Interessant ist, daß diesmal die kleinere Schiffsgattung der größeren mindestens ebenbürtig war, wobei hinzukommt, daß es sich bei der ersten Gruppe um jüngere Schiffe handelt: ihr durchschnittliches Baujahr war 1901, das der Dreimaster 1894.

Die mittlere Dauer der gesamten Reisen von Lizard nach Valparaiso war bei den Dreimastern nur um 1.3 Tage länger:

Die mittlere Reisedauer der Viermaster betrug 71.9 Tage

Die mittlere Reisedauer der Dreimaster betrug 73.2 Tage

(Die vorstehenden Angaben wurden aus einer Liste gewonnen, die in dem Buch von Alan Villiers, THE WAY OF A SHIP, NEW YORK 1953, Seite 390 ff. enthalten ist).

Wenn der Leser, besonders der Kap Hoorn-befahrene, die Empfindung haben sollte, daß die Technik der Umsegelungen nicht erschöpfend genug dargestellt sei, so teile ich seine Meinung. Es sollte und konnte nicht mehr als ein Schema sein. Um ein halbwegs getreues Bild der Wirklichkeit zu malen, hätten unter anderem viele Kapitänsberichte und Auszüge der Schiffstagebücher gebracht werden müssen, wozu es hier an Raum mangelt.

Rudergänger auf dem 1898 in Bremerhaven gebauten Vollschiff WINTERHUDE, ex Mabel Rickmers.

Eines darf noch nachgetragen werden: Zu einer raschen Umsegelung des Kaps gehörte am Ende ein wenig Glück. Das soll gewiß keine Einschränkung dessen sein, was auch bei einer "guten Gelegenheit" von Schiffsführung und Mannschaft in seemännischer und charakterlicher Hinsicht geleistet worden ist. Hatte auf der einen Reise Fortuna gelächelt, triumphierte auf der nächsten ihr Widerpart.

So sind denn auch - wir wollen es nicht verschweigen, denn auch das gehört zu Kap Hoorn - dort unten ungezählte Kraftworte in allen gangbaren Sprachen über die tobende See gesandt worden. Dort unten! Mit diesem

Stichwort möchte ich zum letzten Abschnitt übergehen.

4. Kap Hoorn in der seemännischen Überlieferung

Die Entwicklung der Segelschiffahrt kennzeichnet sich in ihrer letzten Phase durch ein immer härter und aussichtsloser werdendes Ringen im Wettbewerb mit dem Dampfschiff. Ein Fahrtgebiet nach dem andern ging an die Dampfschiffahrt verloren. Reisen nach Nordamerika, nach Westindien oder der Ostküste Südamerikas, nach Südafrika, Australien, Ostindien oder Japan wurden immer seltener. Derartige Reisen gingen zwar noch ins 20. Jahrhundert ein, sie blieben jedoch sporadisch gegenüber der Salpeterfahrt, in der besonders zahlreich die hamburgische Seglerflotte beschäftigt war. Die Reisen nach Chile kamen deutscherseits zwischen den beiden Weltkriegen noch einmal in Gang. Zuletzt blieb noch wie bekannt die Getreidefahrt von Australien am Leben, deren Träger in der Hauptsache die Segler Finnlands waren. Die Salpeterreisen und Getreidereisen führten um Kap Hoorn bzw. ums Kap der Guten Hoffnung und auf der Heimreise ostwärts um jenes Kap.

Sehen wir von der großartigen Segelstrecke ab, die in den "Roaring Forties" von den Australseglern ostwärts durchmessen werden mußte und an das Schiff, seine Führung und Mannschaft zuweilen unerhörte Anforderungen stellte, so blieb zuletzt rein erlebnis- und erinnerungsmäßig die Kap Hoorn-Fahrt in westlicher Richtung. Mit ihr wurde jener eingangs angedeutete Wertungsbegriff verbunden, sie galt als die härteste und beste seemännische Schule, welche die Seefahrt noch zu vergeben hatte; und mit Recht. Trotzdem müssen wir uns um der historischen Gerechtigkeit willen und im Gedenken an frühere seemännische Generationen fragen, ob den Kap Hoorn-Reisen hinsichtlich der Schwierigkeit der Schiffsführung und der seemännischen Strapazen nichts Vergleichbares an die Seite zu stellen war.

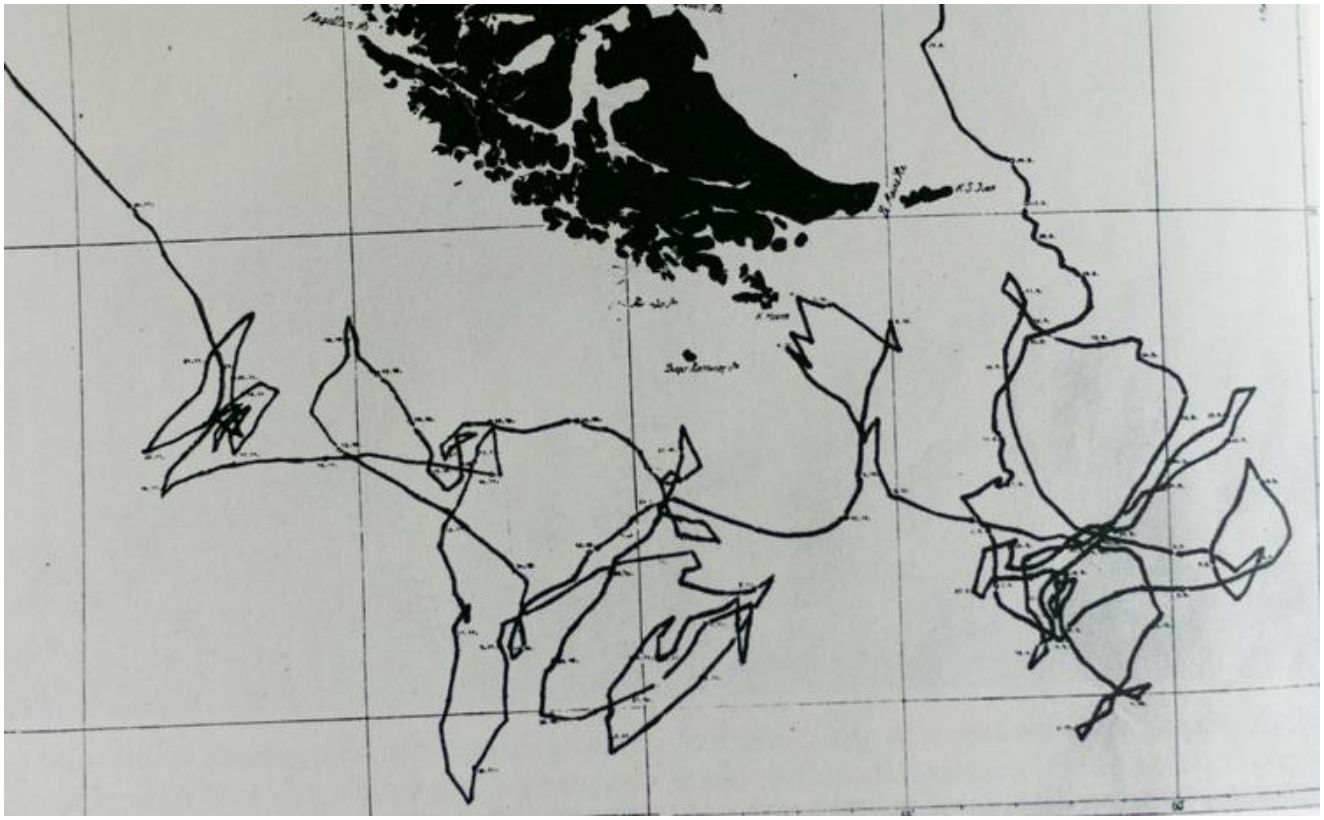
Wir sahen, daß im Seeverkehr das Segel mehr und mehr durch den Dampf verdrängt wurde, so daß schließlich nur noch die um Kap Hoorn führenden Salpeterreisen im Blickfeld der Segelschiffsleute blieben.

Aus einem später erkennbar werdenden Grunde möchte ich nun die Aufmerksamkeit auf eine Gattung von Segelschiffsreisen lenken, die vereinzelt noch zu Anfang dieses Jahrhunderts ausgeführt wurden und die wohl jedes Bedürfnis nach Härte und Mühsal befriedigt hätten: ich meine die Reisen von Nordwesteuropa nach der Ostküste Nordamerikas.

Zunächst als nautische Aufgabe gesehen, war es für den Schiffsführer durchaus nicht einfach, wie er seine Reise anlegen sollte.

Er hatte die Wahl zwischen dem Weg nord um Schottland, dem mittleren Weg durch den Kanal und dem südlichen Weg durch den Passat (diese drei Wege dienen übrigens heute noch als Modell für die Dampferfahrt). Lag der Entschluß zur Wahl des nördlichen Weges geographisch für die Segler nahe, die eine entsprechende Ausgangsposition hatten, etwa aus dem Skagerrak, von Norwegen oder nordbritannischen Häfen gekommen waren, so mußte doch auch auf Schiffen, die südlich jenes Bereichs standen und für die der mittlere Weg an sich der gegebene schien, im Hinblick auf die Wetterlage überlegt werden, ob sie nicht den nördlichen Weg einschlagen wollten. Für diesen Weg erwies sich die Wetterlage dann als günstig, wenn das Gebiet niedrigsten Luftdrucks südlich vom Wege lag und auf höherer Breite östliche Winde wehten (das Gegenstück zu der günstigen Gelegenheit bei der Kap Hoorn-Umrundung!). Aber eine solche Wetterlage sollte beim Mangel gefunkter Wettermeldungen erstmal herausgeschnüffelt werden.

Die aus dem Kanal kommenden Schiffe hatten es dagegen gut getroffen, wenn sie an



Dokument des Schreckens: Kurs der „Susanna" während der 99 (!) Tage dauernden Umrundung von Kap Horn i. J. 1905 (Grafik aus Die Yacht))

die äquatoriale Seite eines Hochdruckgebiets gerieten, dessen Kern in den mittleren Breiten lag und nun mit östlichen Winden über den Atlantik gesegelt werden konnte.

Lassen wir es bei dieser flüchtigen Skizzierung des Sachverhalts bewenden. Der heutige Kenner der Nordamerikafahrt kann ermessen, was der Nordatlantik dem Segelschiffsmann zu bieten hatte. Man mußte sich in praxi meistens gegen westliche Winde anarbeiten und sich wintertags häufig mit Stürmen herumschlagen; hatte den Nordost-atlantischen Strom und südlich Neufundland den Golfstrom gegenan; geriet während der Sommermonate in Nebelgebiete und bei Neufundland in Eisgefahr; mußte im Januar mit den eisigen Nordweststürmen unter der amerikanischen Küste rechnen; und mußte sich schließlich vor maschinengetriebenen Gegenkommern bergen. Und nochmals das Wetter: Ausgangs Januar und in den ersten drei Februarwochen des Jahres 1899 war der Nordatlantik derart von Stürmen heimgesucht worden, daß 22 Segelschiffe und 12 Dampfer verloren gingen. Von den 22 auf See in Verlust geratenen Seglern blieben 15 verschollen, von den 12 Dampfern sind 10 mit Mann und Maus untergegangen. Die 15 Segelschiffe waren sämtlich auf der Reise von Nordamerika und Westindien nach Europa begriffen und hatten ihre Reise zwischen Mitte Dezember 1898 und dem 25. Januar 1899 angetreten.

Es nimmt nicht wunder, daß das jährliche Reisemittel auf dem mittleren Weg von Lizard nach New York rund 40 Tage betrug. Das entspricht einem Etmal von nur 75 Seemeilen. Rechnet man in der Kap Hoorn-Fahrt als Beginn und Ende der rauhen Witterungszone 40° S im Atlantik und 40° S im Pazifik und setzt die Strecke zwischen 40° bis 50° S in beiden Ozeanen mit je 6 Tagen an, so kommen einschließlich der 19tägigen mittleren Dauer der eigentlichen Kap Hoorn-Umrundung 31 Tage heraus. Das sind immerhin noch 9 Tage weniger als auf der Nordatlantikreise. Reisen von 60-tägiger Dauer in den Wintermonaten waren nicht selten, es sind Schiffe sogar 74 und 85 Tage nach New York unterwegs gewesen. Hält man sich vor Augen, daß in solcher Zeit Salpetersegler an ihr Ziel

gelangten - 83 Tage von Lizard nach Valparaiso galten als Durchschnittsreise - und den größten Teil ihrer Reise in Gebieten handiger Witterung zubrachten, während sich die Nordamerikafahrer andauernd in einem Streifen zwischen 60° und 40° N bewegten, so dürfte klar werden, daß die Nordamerikafahrt kein Zuckerlecken war.

Maury hat denn auch bemerkt: "…. *So it appears that the passage from England to New York under canvas, in the winter time, is nearly as difficult as the passage around the Horn*."

Trotz allem halte ich es für subjektiv berechtigt, daß die Kap Hoorn-Fahrt als die härteste und verwegenste angesehen wurde. Und ich wage die Erklärung dafür in einem psychologischen Moment zu suchen. Zu den Unbilden der Witterung, den körperlichen und seelischen Strapazen bei Kap Hoorn kam noch eines: das unendlich Ferne, das Verlassene und Einsame jenes südlichen Raums. wir waren doch schließlich Bewohner der nördlichen Halbkugel und fühlten uns bei allem in der Umgegend der Britischen Inseln oder zwischen ihnen und Nordamerika irgendwie "heimischer". Es war doch nicht einerlei, ob man sich in der Drake-Straße auf südwestlichem Kurs der Antarktis näherte und sich völlig allein auf weiter Flur wußte, oder im Nordatlantik meinethalben vor Südweststurm beigedreht lag und gelegentlich die "freundlich schimmernden" Lichter eines Musikdampfers in Sicht bekam. Diese Betrachtungsweise, die manchem vielleicht zu gefühlsbetont erscheinen mag, ist übrigens auch bei anderen Kap Hoorn-Fahrern zu finden. Ein britischer Berufsgenosse setzte sich vor einigen Jahren in einer Veröffentlichung mit der Behauptung auseinander, daß der Kampf bei Kap Hoorn nicht schlimmer sei als etwa der im Englischen Kanal gegen Novemberstürme. Neben anderen, von der Natur gegebenen Momenten - so wurde ausgeführt - sei die seelische Lage von größter Wichtigkeit. Im Kanal sei der Seemann doch "zu Hause"; man brauche nur an das Anheimelnde der englischen Leuchtfeuer zu denken. Aber das Gefühl des Entlegenen (remoteness) bei Kap Hoorn, besonders wenn man um viele, hart errungene Meilen zurückgeworfen worden sei nach wochenlangem Sichabmühen in den 60er Breiten - das könne nicht angemessen geschildert, es müsse erfahren werden.

Noch ein anderes ist zu erwägen: Bei den von Europa ausgehenden und um Kap Hoorn in den Pazifik führenden Reisen mußte ein ganzer Kontinent umsegelt werden; ein Kontinent, dessen Südende der Antarktis benachbart ist. Hierin lag geographisch als auch rein erlebnismäßig die Größe des Unternehmens, und das wurde unbewußt wohl auch so empfunden. Denn zum beruflichen Erlebnis des Kap Hoorn-Fahrers gehörte ja nicht nur die ostwestliche Umrundung des Kaps als solche, sondern die ganze Reise bis zum Zielhafen überhaupt. Einer der längsten Reisewege, der um Kap Hoorn führte, war der nach dem Puget-Sound; er erforderte im Durchschnitt 140 Tage, der nach San Franzisco 135 Tage (Verfasser ist einmal nach San Franzisco von der Weser aus 160 Tage unterwegs gewesen, aber auch 180 Tage ab Lizard gerechnet waren keine Seltenheit).

Schulungsmäßig gesehen, bot eine Reise rund Kap Hoorn außerdem Gelegenheit, die verschiedenen ozeanischen Zonen kennenzulernen und sich in ihnen mehr oder weniger behaust zu fühlen. Und das wiederum war am ehesten an Bord eines Segelschiffs möglich, dessen Betrieb eine innige Verbindung mit der meerischen Umwelt bedingte. Auf diese Art weitete sich der planetarische Gesichtskreis des jungen Seemanns ungemein und prägte im Verein mit andeern Eigenschaften seinen Habitus.

Die traditionelle Bedeutung der Kap Hoorn-Fahrten liegt in ihrem einzigartigen Erlebnis. Daraus entsteht das Bedürfnis, die Erinnerung an die letzte Epoche der Segelschiffahrt am Leben zu erhalten - sofern man nicht geneigt ist, die Segelschiffahrt mit allem

Drum und Dran endgültig im Orkus der Vergessenheit versinken zu lassen. Wenn Joseph Conrad in seinem "Mirror of the Sea" mit der resignierten Bemerkung recht behielte, daß der zukünftige Seemann nicht der Nachkonme sondern nur der Nachfolger der Segelschiffsgeneration sein wird, dann hätten ihre Träger umsonst gelebt und gewirkt. Wer aber wollte diesen Schluß zu ziehen wagen? So bleibt die Zuversicht, daß den Kap Hoorn-Fahrten nicht zuletzt von den deutschen Seeleuten dieser Generation ein angemessener Platz in der Geschichte des Seemanns und der Seefahrt eingeräumt werde.

Chronologisch sortierter Quellennachweis

- R. Walter, A Voyage round the World in the Years 1740, 1, 2, 3, 4 by George Anson. - A new Edition. London 1813.
- M.F. Maury, Explanations and Sailing Directions to accompany the Wind and Current Charts; Vol. II, Eighth Edition, Washington 1859.
- Deutsche Seewarte, Reise des Vollschiffes "Adolf" von Barry, Westengland, nach Taltal, Chile, und zurück nach Hamburg im Sommer und Herbst 1898; Annalen der Hydrographie usw. 1899.
- Dieselbe, Rund Kap Hoorn im September 1905; Annalen der Hydrographie usw. 1907.
- Dieselbe, Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean; 53. Auflage, Hamburg 1910.
- Deutsches Hydrographisches Institut, Handbuch der Magellan-Straße, 1930; mit einem Nachtrag von 1956.
- C.C. Cutler, Greyhounds of the Sea. The Story of the american Clipper Ship; New York and London 1930.
- E. Römer, Das Eisvorkommen im Südatlantischen Ozean während der Jahre 1926 bis 1928; Der Pilote 1931, Heft 41 (Deutsche Seewarte).
- G. Schott, Geographie des Indischen und Stillen Ozeans; Hamburg 1935.
- Derselbe, Geographie des Atlantischen Ozeans, 3. Auflage; Hamburg 1942.
- Joseph Conrad, The Mirror of the Sea; London 1946.
- R.A. Rydell, Cape Horn to the Pacific. The Rise and Decline of an Ocean Highway; Berkeley and Los Angeles 1952.
- Alan Villiers, The Way of a Ship; New York 1953.
- E. Römer, M.F. Maury. Zur hundertsten Wiederkehr des Tages der internationalen maritimen Konferenz zu Brüssel am 23. August 1853; Der Seewart, Band 14, Heft 5/1953.
- Deutsches Hydrographisches Institut, Handbuch des Atlantischen Ozeans, 2. Band: Südatlantischer Ozean; Hamburg 1954.
- Seewetteramt / H. Markgraf, Die vorherrschenden Winde auf dem Atlantischen Ozean im Januar und Juli; Hamburg 1955.
- G. Trematon, Ten Times Round the Horn in Sail; Nautical Magazine Vol. 173, 1955

Als ergänzende Lektüre sei die „*Montags-Story 71 - Die Kap Horniers*“ empfohlen.